

## Notitie / Memo

**HaskoningDHV Nederland B.V.  
Mobility & Infrastructure**

Aan: Kerckebosch Ezelsdijk B.V.  
Van: Govert Nieuwhof  
Datum: 14 januari 2022  
Kopie:  
Ons kenmerk: BH8724-MI-NT-220113  
Classificatie: Projectgerelateerd  
Goedgekeurd door: Peter Nijhout

**Onderwerp: Reactie op reactie werkgroep Buurtvereniging Ezelsdijk**

---

## 1 Inleiding

Kerckebosch Ezelsdijk B.V. is voornemens om de huidige bebouwing op de hoek Jan van Galenstraat – Huizingalaan te slopen en op deze plek nieuwe woningen en winkels te bouwen. Door de komst van nieuwe woningen en de winkels verandert de verkeersgeneratie en het aantal benodigde parkeerplaatsen. Dit is onderzocht in de rapportage “Verkeersonderzoek ontwikkeling Jan van Galenstraat; Verkeersgeneratie en Parkeren” van 29 september 2021, opgesteld door Royal HaskoningDHV.

Op deze rapportage heeft de Werkgroep Buurtvereniging Ezelsdijk op 11 november 2021 een reactie gegeven, waarin zij ingaan op de manier van berekenen en de conclusies op het verkeersonderzoek. Globaal geeft de werkgroep commentaar op de volgende drie punten:

- 1 Het aantal parkeerplaatsen en de verkeersgeneratie klopt niet;
- 2 De ontsluiting van de ontwikkeling op de Huizingalaan is niet wenselijk;
- 3 De ontwikkeling is niet verkeersveilig te ontsluiten.

In deze notitie gaan wij puntsgewijs in op de reactie van de Werkgroep Buurtvereniging Ezelsdijk. Wij doen dit in de hoedanigheid van opsteller van het verkeersonderzoek.

## 2 Berekening parkeerplaatsen en verkeersgeneratie

De Werkgroep Buurtvereniging Ezelsdijk concludeert in hun reactie dat *“Een modelmatige berekening van te verwachten verkeersstromen en parkeerdruk op basis van de minimum waarden volgens beleidsregels, waarvan de uitkomsten elke connectie met de realiteit missen.”*

De berekening van het aantal parkeerplaatsen en de bijbehorende verkeersgeneratie is gedaan aan de op 25 november 2021 door de raad vastgestelde beleidsregel parkeernormen Auto. De Gemeente Utrecht kiest hierin nadrukkelijk voor minder auto's in de stad en meer gebruik van andere vervoersmiddelen zoals te voet, fietsen en gebruik van het OV. Volgens dit proactieve beleid is de berekening van het aantal parkeerplaatsen en de verkeersgeneratie ook uitgevoerd. De gemeente Utrecht schrijft ook voor dat het aantal parkeerplaatsen en verkeersgeneratie bij ontwikkelingen op deze manier wordt bepaald, en in het verkeersonderzoek wordt hier dus ook niet van afgeweken.

Vervolgens wordt het volgende opgemerkt: *“Dit model levert bijvoorbeeld de absurde conclusies dat de voorgestelde grote discounter grofweg net zoveel verkeer zou trekken en slechts 60-70% van de bezoekersplekken voor parkeren zou behoeven ten opzichte van de huidige winkelstrip.”*

Volgens het beleid van de gemeente Utrecht klopt dit beeld. De hoeveelheid parkeerplaatsen neemt af door de volgende drie redenen:

- 1 De nieuwe parkeernormen zijn krappere dan de oude parkeernormen en zijn bewust een trendbreuk. Het nieuwe beleid gaat uit van het ontmoedigen van de auto, waar in dit beleid ook rekening mee is gehouden.
- 2 In dit nieuwe beleid mag een ontwikkelaar ook reductie toepassen op de normen, door het plaatsen van deelauto's en extra fietsparkeerplekken. De ontwikkelaar gaat hiervan uit en past dus ook de reductie toe. In oudere beleidsstukken betreffende parkeren waren deze mogelijkheden er (nog) niet.
- 3 Daarnaast is er dubbelgebruik toegepast in de berekening. Dubbelgebruik gaat uit van dat een parkeerplaats door meerdere groepen gebruikers gebruikt wordt op een dag, waardoor een parkeerplaats meerdere keren gebruik maakt. Het parkeergebruik van de supermarkt is hoofdzakelijk overdag, en die van de bewoners hoofdzakelijk 's nachts. Een parkeerplaats kan dus overdag voor de winkel ingezet worden, en 's nachts voor bewoners. Hiermee neemt het aantal benodigde parkeerplaatsen af. Daadwerkelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen gebeurt in de huidige situatie hier ook.

De berekeningen van het aantal parkeerplaatsen en de bijbehorende verkeersgeneratie zijn dus uitgevoerd conform het beleid van de gemeente Utrecht, op de manier zoals ze binnen de gehele gemeente Utrecht toegepast worden.

### 3 Ontsluiting op Huizingalaan

De ontsluiting op de Huizingalaan is volgens de Werkgroep Buurtvereniging Ezelsdijk niet wenselijk. In het verkeersonderzoek is een afweging gemaakt tussen verschillende locaties voor de ontsluiting van de ontwikkeling. Hierbij zijn de voor- en nadelen per locatie weergegeven en deze vervolgens afgewogen op een aantal criteria. Hieruit volgt de Huizingalaan als voorkeurslocatie. De andere locaties vallen om verschillende redenen af, zoals vermeld in het verkeersonderzoek.

De werkgroep geeft als suggestie een ontsluiting op de Kardinaal de Jongweg. Bij deze locatie vallen ons de volgende zaken op:

- De ontsluiting kruist hier de toekomstige snelfietsroute Utrecht – Amersfoort;
- Een ontsluiting op de Kardinaal de Jongweg doorkruist de hoofdgroenstructuur van Utrecht;
- De ontsluiting vindt plaats net na het kruispunt Kardinaal de Jongweg – Jan van Galenstraat. Dit betekent dat bevoorradend verkeer eerst accelereert de kruising over en vlak erna afremt. Dit strookt niet met de verwachtingswaarde van andere weggebruikers en levert hiermee verkeersveiligheidsrisico's op. Ook moet het invoegen in accelererend verkeer, of wachten op een hiaat gecreëerd door de verkeerslichtregeling.
- De Kardinaal de Jongweg is een gebiedsontsluitingsweg, waar in principe geen huis- en/of erfaansluitingen op worden aangesloten.

De voorkeurslocatie is de ontsluiting op de Huizingalaan, omdat de ontsluiting qua verkeerintensiteiten ontsloten kan worden via de Huizingalaan. Ook kan dit volgens ons veilig, zie ook de paragraaf hieronder.

## 4 Verkeersveiligheid

Op het gebied van verkeersveiligheid merkt de werkgroep op dat een ontsluiting van de ontwikkeling op de Huizingalaan niet verkeersveilig is. Zij draagt hiervoor aan dat de auto's van bewoners en bezoekers de Huizingalaan in moeten rijden via de kruising aan de Jan van Galenstraat. Daarnaast geven zij aan dat de Huizingalaan een fietsstraat is en dat dit fietsverkeer niet goed combineert met bevoorradingsvrachtauto's.

De methode waarop het verkeersonderzoek is uitgevoerd wordt op deze manier (vaker) gedaan. In het onderzoek is gekeken naar de richtlijnen van het CROW qua verkeersintensiteit, en wat betreft de intensiteit kan de ontwikkeling op de Huizingalaan ontsloten worden. Op een fietsstraat zijn daarnaast andere in- en uitritten of zijstraten en deze zijn ook veilig vormgegeven. Bij de ontwikkeling wordt ook ingezet op een veilig vormgegeven ontsluiting, soortgelijk aan de situatie zoals de bevoorrading van de Albert Heijn in Winkelcentrum de Gaard.

Ook worden de huidige winkels nu al bevoorrad door vrachtwagens (onder andere de fietswinkel), en rijdt de vuilnisdienst hier ook met vrachtwagens. De aanwezigheid van vrachtwagens in de Huizingalaan, en bij de hoek met de Jan van Galenstraat, is dus niet compleet nieuw.

De realisatie is echter wel dat het een ontwikkeling betreft in een stedelijke omgeving. Binnen Utrecht zelf zijn al een aantal voorbeelden te noemen van bevoorradingsverkeer dat op woon- of fietsstraten wordt ontsloten. Een aantal voorbeelden noemen we hieronder.

### Jumbo Biltstraat

De Jumbo aan de Biltstraat wordt via een ingang aan de zijkant van het pand, in de Goedestraat bevoorradt. Bevoorradend verkeer kruist hier ook de fietsers over de Biltstraat, en leidt niet zozeer tot verkeersveiligheidsproblemen wanneer aandacht gegeven wordt bij het in- en uitrijden.



### Albert Heijn Willem van Noortplein

De Albert Heijn aan het Willem van Noortplein wordt bevoorradad waarbij de vrachtauto staat op een laden-en-lossenplek langs de rijbaan. Hiervoor moet de vrachtauto ook in- en uitsteken om in de laad-en-lossplek te geraken, waarbij een fietsstrook gekruist moet worden.



### Albert Heijn Händelstraat

Bij de Albert Heijn aan de Händelstraat rijdt vrachtverkeer eerst de straat tegenover de laad-en-lossplek in, waarna het achteruit inparkeert. Hierbij kruist het bevoorradend verkeer het kruispunt Händelstraat – Palestrinastraat, waar auto- en fietsverkeer rijdt.



Bovenstaande voorbeelden illustreren dat in een stedelijke omgeving vaker een kruising is tussen fiets- en autoverkeer en bevoorradend verkeer van een supermarkt. Met aandacht en eventuele hulpmiddelen, zoals het begeleiden bij het inparkeren door een supermarktmedewerker, een (oranje) zwaailamp of drempels ter hoogte van de inrit, kan de attentiewaarde verhoogd worden. In een stedelijke omgeving is het normaal dat zulke kruisingen voorkomen. Ook door de locatie van de ontsluiting in de Huizingalaan, op een recht wegvak, is er goed overzicht, van het bevoorradend verkeer op het overige (fiets)verkeer, en vice versa.

Een ontsluiting van de ontwikkeling op de Huizingalaan is hiermee niet per definitie onveilig, al kunnen er wel bepaalde maatregelen genomen worden om extra attentiewaarde te creëren.